

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

85.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 20 DICEMBRE 1990

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDICE

PAG.	PAG.
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):	Disegno di legge (Seguito della discussione ed approvazione):
Programma straordinario per l'aggiornamento del catasto del demanio marittimo e la creazione di un'apposita banca dati (<i>Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i>) (5166)	Rifinanziamento della legge 14 giugno 1989, n. 234, recante disposizioni concernenti l'industria navalmecanica ed armatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale (5046)
3	6
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	Testa Antonio, <i>Presidente</i>
3, 4	6, 8, 10, 11 12, 13, 14, 16
Lia Antonio (DC), <i>Relatore</i>	Angelini Giordano (PCI)
3	10, 14
Vizzini Carlo, <i>Ministro della marina mercantile</i>	Baghino Cesco Giulio (MSI-DN)
4	13, 14
Votazione nominale:	Bruno Antonio (PSDI)
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	16
4	Chella Mario (PCI)
Disegno di legge (Discussione e rinvio):	7, 8, 9, 11, 12, 13
Potenziamento delle infrastrutture logistiche ed operative delle capitanerie di porto e degli uffici periferici della Marina mercantile (<i>Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i>) (5206)	D'Amato Carlo (PSI)
4	9
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	Dutto Mauro (PRI)
4, 5, 6	15
Baghino Cesco Giulio (MSI-DN)	Faraguti Luciano (DC)
5	15
Cursi Cesare (DC), <i>Relatore</i>	Lucchesi Pino (DC), <i>Relatore</i>
5	7, 9, 11, 12, 13
Vizzini Carlo, <i>Ministro della marina mercantile</i>	Maccheroni Giacomo (PSI)
5	15
	Vizzini Carlo, <i>Ministro della marina mercantile</i>
	7, 8, 10, 11, 12, 13, 14
	Votazione nominale:
	Testa Antonio, <i>Presidente</i>
	16

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 14.

PASQUALINO BIAFORA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Seguito della discussione del disegno di legge: Programma straordinario per l'aggiornamento del catasto del demanio marittimo e la creazione di un'apposita banca dati (Approvato dall'VIII Commissione permanente del Senato) (5166).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Programma straordinario per l'aggiornamento del catasto del demanio marittimo e la creazione di un'apposita banca dati », già approvato dall'VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 17 ottobre 1990.

Ricordo che nella seduta di ieri la Commissione, preso atto dei pareri favorevoli espressi dalle Commissioni V e XI, ha deliberato di chiedere il riesame del parere della I Commissione. In data odierna la Commissione affari costituzionali ha espresso parere favorevole a condizione che all'articolo 1, comma 2, sia soppressa la deroga alle norme di contabilità generale dello Stato e con l'osservazione che allo stesso articolo 1, comma 2, siano sopresse le parole: « e servizi ».

ANTONIO LIA, *Relatore*. Signor presidente, la Commissione affari costituzionali nell'esprimere il proprio parere ha modificato la decisione di ieri per quanto riguarda la soppressione dei servizi, stabi-

lendo altresì una condizione relativa alla soppressione della deroga alle norme di contabilità generale dello Stato.

Nel preannunciare la presentazione di un emendamento in conformità al pronunciamento della Commissione affari costituzionali, raccomando l'approvazione del provvedimento.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

1. In considerazione dell'eccezionale urgenza di accertare la consistenza e le caratteristiche dei beni che costituiscono il demanio marittimo, il Ministero della marina mercantile definisce e attua un programma di aggiornamento e ammodernamento dell'inventario dei beni stessi, mediante la costituzione di una banca dati.

2. Per la realizzazione del programma di cui al comma 1, considerando che esso richiede misure speciali di sicurezza e che attiene alla protezione degli interessi essenziali di sicurezza dello Stato, il Ministero può stipulare contratti e convenzioni per l'acquisizione di beni e servizi, anche in deroga alle norme di contabilità generale dello Stato, alla legge 30 marzo 1981, n. 113, e al decreto-legge 7 novembre 1981, n. 631, convertito dalla legge 26 dicembre 1981, n. 784, e attraverso procedure rimesse al parere del Consiglio di Stato.

3. La definizione delle operazioni attuative del programma è concordata, per finalità di coordinamento con il sistema di rilevazione dei dati catastali, con il Ministero delle finanze.

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

All'articolo 1, comma 2, sopprimere le parole alle norme di contabilità generale dello Stato.

1. 1.

CARLO VIZZINI, *Ministro della marina mercantile*. Esprimo parere favorevole.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore 1.1, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 1 con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Poiché all'articolo 2 non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 2.

1. Per l'attuazione del programma di cui all'articolo 1 è autorizzata la spesa di lire 20 miliardi per ciascuno degli anni 1991, 1992 e 1993.

2. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1991-1993, sul capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1991, all'uopo utilizzando l'accantonamento « Costituzione catasto del demanio marittimo ».

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato per appello nominale.

Votazione nominale.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale sul disegno di legge n. 5166, esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Programma straordinario per l'aggiornamento del catasto del demanio marittimo e la creazione di un'apposita banca dati » *(Approvato dall'VIII Commissione permanente del Senato) (5166):*

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Hanno votato sì	27
Hanno votato no	0

(La Commissione approva).

Hanno votato sì: Angelini Giordano, Barbalace, Biafora, Cannelonga, Cerofolini, Chella, Ciancio, Ciocci, D'Amato Carlo, Dutto, Fagni, Faraguti, Lamorte, Lia, Lucchesi, Maccheroni, Mangiapane, Matulli, Mensurati, Menziotti, Petrocelli, Piredda, Ridi, Ronzani, Sanza, Savio e Testa Antonio.

La seduta, sospesa alle 14,20, è ripresa alle 15,40.

Discussione del disegno di legge: Potenziamento delle infrastrutture logistiche ed operative delle Capitanerie di porto e degli uffici periferici della Marina mercantile (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (5206).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Potenziamento delle infrastrutture logistiche ed operative delle Capitanerie di porto e degli uffici periferici della Marina mercantile », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 30 ottobre 1990.

L'onorevole Corsi ha facoltà di svolgere la relazione.

CESARE CURSI, *Relatore*. Il provvedimento in discussione, già approvato dal Senato, reca il rifinanziamento del programma quadriennale di potenziamento delle infrastrutture logistiche ed operative delle capitanerie di porto e degli altri uffici periferici della Marina mercantile. Come è evidenziato nella relazione governativa, gli stanziamenti finora assentiti per l'attuazione del programma, pari a 245 miliardi, sono stati completamente utilizzati dall'amministrazione, la quale ha provveduto, finanche, ad impegnare la somma stanziata per l'anno 1991, utilizzando all'uopo la procedura indicata dalla legge finanziaria per il 1990.

Ritengo opportuno sottolineare l'importanza della costruzione delle nuove sedi delle capitanerie di porto e degli altri uffici periferici, in funzione dei rilevanti compiti affidati al personale militare delle suddette capitanerie, particolarmente sotto il profilo della gestione dei traffici portuali, del servizio antinquinamento, della polizia marittima, della sorveglianza dell'attività di pesca, nonché del soccorso e salvataggio della vita umana in mare. D'altra parte l'efficienza del personale preposto ai suddetti compiti è strettamente connessa alla funzionalità delle sedi operative utilizzate. Vista la rilevanza delle funzioni affidate alle predette infrastrutture, il presente disegno di legge si propone di assicurare, non solo il progressivo e costante incremento degli interventi programmati, ma altresì di consentire una manutenzione delle medesime infrastrutture, allo scopo di conservarne intatta la funzionalità operativa.

Gli stanziamenti previsti per attuare il suddetto potenziamento nel triennio 1991-1993 sono, rispettivamente, di 20, 40, e 60 miliardi. Riteniamo insufficiente tale stanziamento di 120 miliardi, anche in considerazione di quanto affermato dal ministro in altre sedi circa il fatto che probabilmente occorrerebbero finanziamenti addirittura quadrupli per poter di-

segnare a livello nazionale una rete di infrastrutture degne di un paese proteso sul mare; ad ogni modo, il provvedimento al nostro esame rappresenta un importante avvio per la risoluzione dei problemi del settore.

Sollecito, pertanto, l'acquisizione dei pareri delle Commissioni competenti affinché alla ripresa dei lavori, a gennaio, sia possibile pervenire all'approvazione del provvedimento già votato al Senato.

PRESIDENTE. Vorrei che il ministro precisasse l'entità degli stanziamenti necessari al completamento delle infrastrutture logistiche e operative della capitanerie di porto e degli uffici periferici del dicastero.

Inoltre, vorrei conoscere l'esatta articolazione del programma di interventi, considerato anche che il provvedimento in questione già individua, attraverso indiretti riferimenti normativi, i possibili concessionari dei lavori.

CARLO VIZZINI, *Ministro della marina mercantile*. I costi per le opere da realizzare sono certamente superiori ai 120 miliardi previsti nel disegno di legge n. 5206, ma quello stanziamento rappresenta l'avvio di un piano che verrà realizzato in tempi successivi e con ulteriori finanziamenti. Ad ogni modo, se lo ritenete opportuno potrò fornirvi, entro la prossima seduta, i dati relativi alla realizzazione delle opere in corso.

CESCO GIULIO BAGHINO. Poiché si tratta di un provvedimento urgentissimo ritengo che non avremmo dovuto neppure iniziare il suo esame senza il parere delle Commissioni bilancio.

Peraltro, lo stanziamento previsto nel disegno di legge è da detrarsi da un capitolo che riguarda il Ministero del tesoro, ma ritengo che possa essere disposto un preciso accantonamento per le capitanerie.

CARLO VIZZINI, *Ministro della marina mercantile*. Vi è già una voce specifica; si

tratta di un fondo globale nella tabella B del Ministero della marina mercantile.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, la discussione sulle linee generali del provvedimento è rinviata ad altra seduta, fermo restando che nel frattempo si procederà a sollecitare i prescritti pareri. *(Così rimane stabilito).*

Seguito della discussione del disegno di legge: Rifinanziamento della legge 14 giugno 1989, n. 234, recante disposizioni concernenti l'industria navalmecanica ed armatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale (5046).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Rifinanziamento della legge 14 giugno 1989, n. 234, recante disposizioni concernenti l'industria navalmecanica ed armatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale ».

Desidero far presente ai colleghi che la Commissione bilancio si è riunita oggi alle 15 per esprimere il parere sul disegno di legge in oggetto. In attesa che tale pronunciamento pervenga, è giocoforza rinviare la fase delle votazioni.

Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito di riprendere la riunione su questo provvedimento oggi stesso al termine della seduta pomeridiana dell'Assemblea. *(Così rimane stabilito).*

Suspendo la seduta.

La seduta, sospesa alle 15,45, è ripresa alle 20.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del disegno di legge.

Ricordo che nella seduta del 5 dicembre scorso si è chiusa la discussione sulle linee generali e che, nella seduta di ieri, ho dato di alcuni emendamenti, presentati agli articoli 1 e 2 del provvedimento, che — avendo riflessi finanziari — ho trasmesso per il parere di competenza alla V Commissione.

Comunico che quest'ultima Commissione ha espresso parere favorevole con le seguenti condizioni: che all'articolo 2, comma 1, siano soppresse le parole da « lire 75.000 » fino alla fine; che all'articolo 2, comma 1, la parola « 150.000 » sia sostituita dalla parola « 75.000 » e la parola « 250.000 » sia sostituita dalla parola « 75.000 »; che il provvedimento sia approvato dalla Camera entro il 31 dicembre 1990.

Passiamo all'esame degli articoli.
Do lettura del primo articolo.

ART. 1.

1. Per le finalità di cui all'articolo 2 della legge 14 giugno 1989, n. 234, è autorizzata l'ulteriore spesa di lire 15.000 milioni per l'anno 1990, di lire 75.000 milioni per l'anno 1991 e di lire 175.000 milioni per l'anno 1992.

2. Per le finalità di cui agli articoli 9 e 10 della legge 14 giugno 1989, n. 234, è autorizzato, per la durata indicata nel medesimo articolo 10, commi 1 e 5, un ulteriore limite di impegno di lire 55.000 milioni per l'anno 1990.

3. Per le finalità di cui all'articolo 27 della legge 14 giugno 1989, n. 234, è autorizzato un ulteriore limite di impegno di lire 20.000 milioni per l'anno 1990.

A tale articolo, oltre agli emendamenti ed articoli aggiuntivi di cui ho dato lettura nel corso della seduta di ieri, sono stati presentati l'emendamento, l'articolo aggiuntivo e il subemendamento seguenti:

Al comma 1, sopprimere le parole di lire 75.000 milioni per l'anno 1991 e di lire 175.000 milioni per l'anno 1992.

1.7.

Il Relatore.

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

ART. 1-bis.

1. Per gli anni 1991 e 1992 i contributi di cui all'articolo 2 della legge

n. 234 del 14 giugno 1989, con decreto del Ministro della marina mercantile possono essere revocati ai cantieri di costruzione e di trasformazione ove sia accertato il mancato rispetto della riserva del 40 per cento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 218 del 6 marzo 1978 e la inadempienza dei cantieri a dare attuazione a quanto previsto al titolo II della legge 14 giugno 1989, n. 234, relativamente alle lettere a), b), c), d) e e) ai fini di favorire parzialmente, anche attraverso forme di lavoro autogestite il reimpiego degli esuberanti.

1. 06.

Angelini Giordano, Chella, Fagnani, Cannelonga, Ridi, Menzietti.

Al primo capoverso, sostituire le parole sono tenute a presentare alle Commissioni parlamentari competenti *con le seguenti* presentano al Ministro della marina mercantile.

Inoltre, alla fine del capoverso, aggiungere le parole Il Ministro della marina mercantile, nei trenta giorni successivi, trasmette alle competenti Commissioni permanenti della Camera e del Senato una relazione riassuntiva cui sono allegati le relazioni delle industrie navalmeccaniche beneficiare degli aiuti.

0. 1. 02. 1.

Il Relatore.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Signor presidente, in presenza del parere favorevole, ma condizionato, espresso dalla Commissione bilancio, ho presentato appositi emendamenti.

Come riferirà il ministro Vizzini, che ha partecipato personalmente alla riunione della V Commissione, il provvedimento in esame fornisce una risposta limitata alle problematiche esistenti, il che comporterà, nel corso del prossimo anno, la presentazione da parte dello stesso ministro della marina mercantile di un disegno di legge apposito, sul quale potremo riprendere con tranquillità il dibattito ed il confronto.

CARLO VIZZINI, *Ministro della marina mercantile*. Desidero precisare che in seguito al dibattito svoltosi in questa Commissione, ho partecipato alla riunione della V Commissione per illustrare il tentativo che si vuole esperire, approvando il provvedimento entro il 31 dicembre, di non perdere i fondi accantonati per il 1990, senza pregiudicare nel contempo le scelte da operare impegnando le somme previste nella legge finanziaria 1991-1993.

Una volta approvato da questo ramo del Parlamento, il provvedimento verrà trasmesso al Senato, per cui si avrà a disposizione parecchio tempo per decidere — d'intesa con i gruppi politici — l'apertura di un dibattito complessivo al fine di stabilire se « rimpinguare » il disegno di legge oppure presentarne uno nuovo.

Ritengo che questa sera la Commissione trasporti possa conseguire un importante obiettivo sia rispetto a provvedimenti riferiti a periodi temporali precedenti per le note vicende della legge-madre (la n. 234 del 1989), sia rispetto alle attese del settore circa la possibilità di recuperare i fondi del 1990. Poiché rimangono aperte ancora parecchie questioni, fin da ora dichiaro la disponibilità del Governo ad affrontarle, sulla scorta delle osservazioni e delle indicazioni che i gruppi politici vorranno formulare al fine di rilanciare il comparto.

MARIO CHELLA. Effettivamente la situazione si era incagliata pericolosamente in sede di Commissione bilancio dopo la proposta avanzata dal relatore di maggioranza di rinviare l'esame. Il gruppo comunista si è attivato per tentare di sbloccarla e mi pare che il lavoro da noi svolto abbia dato dei frutti. D'altra parte, lo stesso ministro ci pare abbia recepito le nostre preoccupazioni e a sua volta, nelle sedi opportune, ha svolto un'azione positiva. Prendiamo atto di questo nonché del fatto che con il testo in esame si recuperano 90 miliardi relativi al 1990; tuttavia la soluzione cui si è pervenuti non è quella da noi auspicata. Ci auguravamo, infatti, che per gli anni successivi non venisse pregiudicata la situazione,

dal momento che, non avendo dinanzi la scadenza impellente del 31 dicembre 1990, si poteva predisporre una normativa non dico più seria, ma più adeguata alle necessità. Non è questa però la soluzione che emerge dal parere della V Commissione.

Se per il settore della cantieristica si potrà discutere ulteriormente e approfondire per tentare di superare lo stato di crisi che insiste in quel comparto, per l'armamento non è così, in quanto anziché limitare la spesa all'anno 1990, applicando la tecnica dei limiti di impegno ...

CARLO VIZZINI, *Ministro della marina mercantile*. Onorevole Chella, trattandosi di credito navale con mutui che vengono contratti per otto anni, qualunque finanziamento relativo al 1990 che non si fosse trascinato negli anni successivi sarebbe stato illegittimo. Come si può stipulare un contratto di credito navale della durata di otto anni, garantendo solo il primo?

Per questa come per altre leggi — mi riferisco specificatamente a quella concernente il lavoro portuale — gli stanziamenti riguardano un certo numero di anni. Ribadisco che questo era l'unico esercizio possibile attualmente. Poiché tuttavia il testo, dopo l'approvazione da parte della Camera, dovrà essere esaminato dal Senato, in quella sede potranno essere approfonditi alcuni aspetti, consapevoli di aver « salvato » i fondi per il 1990.

MARIO CHELLA. Confesso che la disponibilità del Governo da lei manifestata costituisce l'unico elemento che induce il gruppo comunista a consentire il mantenimento della sede legislativa per l'esame del provvedimento, anche se auspichiamo che il Senato corregga le numerose pecche presenti nel testo.

Alla luce della scadenza legata al 31 dicembre nonché dell'assicurazione testé ribadita dal Governo di intervenire sull'articolato presso l'altro ramo del Parlamento — e d'altronde non potrebbe essere diversamente —, dichiariamo di non insi-

stere su taluni emendamenti presentati dal gruppo comunista, ad eccezione degli articoli aggiuntivi 1.02, 1.03 e 1.06 che invito la Commissione a valutare con attenzione (anche se ovviamente la maggioranza può comportarsi come crede).

In particolare, l'articolo aggiuntivo 1.02 — che non comporta spese, ma se mi consentite l'espressione è un emendamento di principio — tende ad indurre le industrie navalmeccaniche beneficiarie degli aiuti a presentare alle Commissioni parlamentari competenti, entro il 30 settembre di ciascun anno, una relazione annuale di verifica e di eventuale aggiornamento del piano di ristrutturazione e razionalizzazione, nonché sulle misure attuate per accrescere l'efficienza, la produttività, la competitività dei cantieri e per migliorare il reddito operativo ed il risultato di esercizio. Esso, infatti, prende atto della situazione negativa in cui opera la cantieristica e, nella fattispecie, la Fincantieri. Onorevoli colleghi, siamo dinanzi ad un'azienda con una produttività bassissima con un bilancio che continua a raddoppiare annualmente il passivo ed un *plafond* di aiuti comunitari che diminuisce continuamente: una situazione questa che rischia di esplodere al massimo nel giro di tre anni.

Insistiamo su questo emendamento perché riteniamo indichi un modo valido e concreto per intervenire, anche se non è certamente l'*optimum*.

PRESIDENTE. Onorevole Chella, mi pare di aver capito che, ad eccezione di questi tre articoli aggiuntivi, gli emendamenti formalizzati dal suo gruppo si devono intendere ritirati.

MARIO CHELLA. Certo. Tra l'altro, abbiamo appreso dalla stampa che non essendo la Fincantieri in grado di assicurare la costruzione di navi cabotiere entro il 1994, la Finmare si è dovuta rivolgere a cantieri esterni, il che è tanto più scandaloso se si considera che 4 mila lavoratori della Fincantieri sono in cassa integrazione e che numerosi cantieri hanno gli scali assolutamente vuoti. Deve

cessare il finanziamento alla cieca di Fincantieri, per cui vorremmo da parte sua, ministro Vizzini, un'assicurazione affinché le navi vengano costruite in Italia, dove gli scali sono assolutamente vuoti. Dico questo in quanto il contratto con i cantieri olandesi non è stato ancora firmato, e quindi qualche possibilità di manovra esiste.

L'articolo aggiuntivo 1.03 opera all'interno della logica di risanamento della Fincantieri, tentando di fornire una risposta sensata al prepensionamento e senza prevedere aumenti di spesa in quanto si applica la tecnica dei limiti di impegno. Infatti, dai 75 miliardi annui di limite di impegno relativi all'armamento si decurtano 30 miliardi in favore del prepensionamento.

Infine, con l'articolo aggiuntivo 1.06 si intende finalizzare la concessione di contributi all'effettiva predisposizione di un piano di sviluppo aziendale, posto che in ambito CEE i contributi all'armamento vengono erogati sia per l'acquisto delle navi, sia per le gestioni. Nei paesi comunitari però — e potrei citare la Francia ad esempio — le risorse vengono erogate agli armatori dai quali si pretende un accordo di programma; in altri termini, si esige la presentazione di un piano a cui devono prestare fede attraverso una serie di meccanismi di controllo, mentre invece in Italia qualunque armatore, sia esso grande o piccolo, ha il diritto di chiedere i contributi statali, senza dover dimostrare la loro finalizzazione. Ma se questi aiuti sono finalizzati alla crescita economica del nostro paese e al traffico marittimo, non comprendo quale interesse lo Stato abbia in questa materia. Si tratta di una questione da considerare con attenzione tenuto conto dei fatti accaduti. Vi sono state, infatti, imprese — se tali si possono definire quelle che hanno un capitale sociale di 50 milioni di lire — che hanno potuto accedere a contributi superiori al miliardo di lire. Non credo che questo sia un metodo per indirizzare nella giusta direzione gli aiuti statali.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Si tratta di favorire le nuove iniziative imprenditoriali.

MARIO CHELLA. Noi chiediamo che per la concessione dei contributi sia allegata alla domanda la dimostrazione dello stato di consistenza dell'impresa armatoriale con la relativa situazione patrimoniale e finanziaria. Ad essa deve essere aggiunto il programma di sviluppo industriale che si intende realizzare utilizzando il contributo dello Stato con particolare riferimento al volume di traffico e all'occupazione.

Il nostro articolo aggiuntivo propone, inoltre, che il ministro, sentito il comitato di cui all'articolo 23 della legge n. 234 del 1989, integrato dal segretario del PGT o da suo delegato, tenga conto delle iniziative ritenute più conformi all'interesse dell'economia nazionale.

Insistiamo sulla previsione di tali condizioni perché riteniamo che il settore si trovi in una situazione molto seria. Per tale ragione raccomandiamo alla Commissione ed al ministro di tener conto di queste considerazioni che ci riserviamo di trasfondere in un ordine del giorno.

CARLO D'AMATO. Il gruppo socialista condivide le posizioni espresse dal relatore e dal rappresentante del Governo in ordine all'iter del provvedimento in esame, il quale, per quanto riguarda il settore della cantieristica, prevede per il 1990 un impegno di spesa di rilevante importanza che sarà sottoposto al Senato ad un ulteriore approfondimento.

Il collega Chella ha argomentato la presentazione da parte del suo gruppo degli articoli con motivazioni che il gruppo socialista sostanzialmente condivide. Vi è, però, la questione posta in rilievo dall'articolo aggiuntivo 1.03, relativa alla materia del pensionamento anticipato che a nostro avviso è di competenza di altre Commissioni parlamentari, in particolare dell'XI Commissione, anche se è vero che le questioni poste sono all'attenzione del ministro competente ormai da alcuni anni senza trovare una

soluzione conclusiva. Per quanto riguarda il problema dei requisiti per la concessione di contributi, il gruppo socialista in linea di massima potrebbe essere d'accordo, ma sarà necessario andare nelle sedi competenti per effettuare il necessario approfondimento per la sua definitiva conclusione.

Vi è, inoltre, la questione posta dall'articolo aggiuntivo Chella 1.02, con il quale si propone di accogliere il principio affermato nella direttiva CEE in ordine alla progressiva limitazione dei contributi alle industrie navalmecchaniche, le quali ultime sarebbero tenute a presentare alle Commissioni parlamentari competenti una relazione di verifica ed un eventuale aggiornamento del programma industriale.

Si tratta di questioni che devono essere considerate nell'ambito dell'auspicato complessivo ripensamento della politica del settore, ripensamento che, anche in riferimento alle necessarie risorse finanziarie, avrà necessariamente luogo presso l'altro ramo del Parlamento.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, ricordo che per approvare sollecitamente il provvedimento in esame, evitando quindi un ulteriore parere da parte della V Commissione, è possibile procedere esclusivamente alla votazione degli emendamenti che non comportano profili di spesa.

Devo rilevare però che questo modo di legiferare francamente mi è sempre più stretto, quasi insopportabile. Spero che la Commissione non debba più trovarsi in situazioni di questo tipo perché non le ritengo compatibili con la dignità dei parlamentari.

Per quanto riguarda l'esame degli articoli, i deputati del gruppo comunista hanno annunciato il ritiro degli emendamenti 1.1, 1.2, 1.4, 1.5 e 2.1 e degli articoli aggiuntivi 1.03, 1.04.

Al fine di evitare la necessità di un nuovo parere della V Commissione, annuncio il ritiro del mio articolo aggiuntivo 2.01, in quanto oggettivamente configura profili di spesa.

Non comprendo, però, il motivo per il quale il mio emendamento soppressivo 1.3 comporterebbe un eventuale nuovo pronunciamento della V Commissione. Con esso, infatti, sopprimendo il comma 3 dell'articolo 1, si prevede sostanzialmente una riduzione di oneri. Comunque, al fine di non creare ulteriori difficoltà all'*iter* del provvedimento, lo ritiro.

Per quanto riguarda, invece, l'articolo aggiuntivo 1.01, devo rilevare che la *ratio* che lo ispira è volta alla definizione di nuovi criteri per l'assegnazione di contributi di cui all'articolo 1 della legge n. 234. Con ciò, quindi, non vi è alcun aumento di spesa, in quanto si prevede soltanto un diverso limite di stazza lorda. In questo senso vorrei conoscere l'opinione del ministro poiché, a mio parere, l'articolo aggiuntivo 1.01 non dovrebbe essere ritirato. Pertanto, su quest'ultimo mi riservo di decidere alla luce di quanto dichiarerà il ministro.

GIORDANO ANGELINI. Vorrei avere una conferma su una questione. Lei, signor ministro, ha dichiarato la sua disponibilità, se ho ben compreso, a riprendere al Senato il dibattito complessivo sul disegno di legge in modo da consentire che anche in quel ramo del Parlamento si possa concludere l'*iter* al fine di non perdere il finanziamento per il 1990. Ho inteso bene?

CARLO VIZZINI, Ministro della marina mercantile. Sì, ha inteso bene. Confermo la mia disponibilità anche al Senato. Non avevo fatto esplicito riferimento all'altro ramo del Parlamento perché ciò poteva apparire irriguardoso nei confronti della Camera che sta cercando di salvare in tutti i modi i fondi per il 1990.

Per quanto riguarda gli emendamenti, pregherei il presidente di ritirare l'articolo aggiuntivo 1.01 poiché, sulla base di accertamenti compiuti nell'ambito del dicastero, l'obiettivo in esso contenuto può essere conseguito anche senza un'apposita nuova norma, ma semplicemente attraverso un'opportuna interpretazione ed applicazione della già vigente legge n. 234 del 1989. Pertanto, dichiaro che le misure

previste nell'emendamento 1.01 sono finanziabili anche lasciando il testo inalterato. Per converso, se modificassimo testualmente la legge n. 234, menzionando il naviglio fluvio-marittimo, correremo il rischio che la Comunità economica europea interpreti male l'obiettivo che vogliamo perseguire e ci riporti in una discussione che potrebbe impegnarci per mesi. Dichiaro, in particolare, che la tipologia di nave prevista nell'articolo aggiuntivo 1.01 può rientrare nei benefici della legge n. 234 senza bisogno di ulteriori specificazioni rispetto al testo di quella legge. In tal modo viene soddisfatta l'esigenza risultante dall'articolo aggiuntivo 1.01.

PRESIDENTE. Alla luce dell'espresso impegno interpretativo del ministro, per cui l'obiettivo di finanziare la costruzione di naviglio idoneo alla navigazione fluvio-marittima può essere soddisfatto già alla luce delle norme vigenti, ritiro l'articolo aggiuntivo 1.01.

CARLO VIZZINI, Ministro della marina mercantile. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 1.02 ritenendo di dover fare solo una valutazione di opportunità. Non vorrei che fissando il finanziamento per il 1990 si avesse l'impressione che per i cantieri non vengono stabiliti finanziamenti per gli anni successivi.

Per quanto riguarda l'articolo aggiuntivo 1.03, sottolineo che esso non rientra pienamente nell'ambito di competenza del mio dicastero.

Invito, pertanto, i presentatori a ritirare gli articoli aggiuntivi 1.03 e 1.06 per trasformarli in ordini del giorno.

MARIO CHELLA. Ci rendiamo conto della complessità della materia e delle questioni relative alle competenze poste dall'articolo aggiuntivo 1.03. Per tale motivo, a nome del gruppo comunista, accolgo la richiesta del Governo, ritirando l'articolo aggiuntivo 1.03 il cui contenuto ci impegnamo a riproporre in apposito ordine del giorno.

Per quanto riguarda l'articolo aggiuntivo 1.06, il nostro intendimento era quello di consentire al Governo di disporre di maggiori elementi di valutazione al fine della concessione dei contributi di cui agli articoli 9 e 10 della legge n. 234. Quei requisiti, infatti, verrebbero richiesti proprio per garantire che gli aiuti statali concessi al settore vengano effettivamente destinati allo sviluppo dell'economia nazionale.

CARLO VIZZINI, Ministro della marina mercantile. Onorevole Chella, se mi consente vorrei fare un'osservazione in ordine all'articolo aggiuntivo 1.06. Il mio invito a ritirarlo è finalizzato a sollecitare i presentatori a trasformarlo in ordine del giorno che il Governo accoglierebbe. Dico questo perché vi è bisogno di ulteriori specificazioni in ordine ai criteri di erogazione dei contributi. Quando si stabilisce che il richiedente titolare di impresa armatoriale deve trovarsi in una soddisfacente situazione patrimoniale e finanziaria, non facciamo che ripetere una previsione già esistente nella legislazione in materia. Il problema è quello di individuare il corretto rapporto tra mezzi propri ed indebitamento in rapporto alla rilevanza del contributo richiesto ed al programma di sviluppo industriale. Si tratta, in sostanza, di disciplinare l'erogazione del credito in modo più pregnante.

MARIO CHELLA. Mi pare di comprendere che il ministro accolga nella sostanza il contenuto dell'articolo aggiuntivo 1.06 e che — a suo avviso — vi sarebbe la necessità di una formulazione più puntuale. In questo senso non resta ai deputati del gruppo comunista che accogliere la richiesta del ministro di ritirare l'articolo aggiuntivo 1.06, il cui contenuto sarà trasfuso in apposito ordine del giorno.

PINO LUCCHESI, Relatore. Ritiro l'emendamento 1.6 in quanto sostanzialmente assorbito dall'emendamento 1.7.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento del relatore 1.7, presentato in ac-

coglimento della condizione della V Commissione.

MARIO CHELLA. A nome del gruppo, comunista, annuncio l'astensione dal voto dell'emendamento 1.7.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore 1.7.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 1 con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Passiamo all'articolo aggiuntivo Chella ed altri 1.02, cui è riferito il subemendamento del relatore 0.1.02.1.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Signor presidente, il mio subemendamento tende a riformulare la procedura di trasmissione alle Commissioni parlamentari dei documenti di cui all'articolo aggiuntivo in esame, sul quale esprimo parere favorevole.

CARLO VIZZINI, *Ministro della marina mercantile*. Il Governo è favorevole al subemendamento 0.1.02.1 e all'articolo aggiuntivo 1.02.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento del relatore 0.1.02.1.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 1.02 con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

1. All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato in 90.000 milioni di lire per l'anno 1990, 150.000 milioni di lire per il 1991 e 250.000 milioni di lire per il 1992, si provvede mediante riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1990-1992, al capitolo 9001 dello stato di

previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1990, all'uopo utilizzando l'apposito accantonamento « Industria cantieristica ed armatoriale (Directive CEE n. 81/363 e n. 87/167) ».

2. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

A tale articolo, oltre all'emendamento Ridi ed altri 2. 1 di cui ho dato lettura nella seduta di ieri, ritirato dall'onorevole Chella, il relatore ha presentato il seguente emendamento in accoglimento della condizione della V Commissione:

All'articolo 2, comma 1, sostituire la parola 150.000 con la seguente 75.000, nonché la parola 250.000 con la seguente 75.000.

2. 2.

CARLO VIZZINI, *Ministro della marina mercantile*. Il Governo è favorevole all'emendamento del relatore 2.2.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore 2.2.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 2 con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Comunico che sono stati presentati i seguenti ordini del giorno:

« La IX Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

considerato lo stato di grave crisi in cui da circa un decennio versa la principale industria cantieristica nazionale (FINCANTIERI);

considerato che tale situazione di crisi persiste nonostante non ci si trovi più di fronte ad un calo della domanda di nuove costruzioni navali ma anzi ad una consistente e duratura ripresa della domanda stessa, in concomitanza alla ripresa dei traffici marittimi;

considerato che il vero problema di FINCANTIERI risiede nella scarsa effi-

cienza e produttività aziendale e che tale fattore negativo è in parte dovuto al costo del lavoro ed agli esuberi strutturali di manodopera (pari a circa 4.000 addetti secondo FINCANTIERI);

considerato che non vi può essere risanamento aziendale senza la soluzione di tali problemi;

impegna il Governo:

1) a presentare entro il 1991 provvedimenti concernenti opportune misure sociali per il settore cantieristico pubblico, volte sia al prepensionamento anticipato sia alla riconversione industriale con il reimpiego dei lavoratori eccedenti in attività diverse da quelle cantieristiche;

2) a richiedere a IRI e FINCANTIERI la presentazione, entro il 30 giugno 1991, un piano di risanamento di FINCANTIERI che sia in grado di consolidare tale azienda nelle modificate condizioni del mercato mondiale (aumento della domanda di naviglio in più accentuate condizioni di concorrenzialità) e in conformità della direttiva CEE che prevede, fra l'altro, la progressiva riduzione degli aiuti statali;

3) ad ottemperare, nell'attuazione dei punti 1 e 2, alle disposizioni di cui all'articolo 107 del decreto del Presidente della Repubblica n. 218 del 6 marzo 1978 sulla riserva di investimenti pubblici per il Mezzogiorno ».

0/5046/IX/1.

Chella, D'Amato Carlo, Angelini, Giordano, Ridi, Maccheroni, Cerofolini.

« La IX Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

impegna il Governo

a prevedere che, per la concessione dei contributi di cui agli articoli 9 e 19

della legge 14 giugno 1989, n. 234, il richiedente alleggi alla domanda di contributo: a) la dimostrazione dello stato di consistenza della impresa armatoriale con la relativa situazione patrimoniale e finanziaria; b) il programma di sviluppo aziendale che si intende realizzare con il contributo medesimo, con particolare riferimento al volume di traffico e all'occupazione;

a tenere conto, in sede di concessione dei contributi, sentito il Comitato consultivo per l'industria cantieristica, di cui all'articolo 23 della legge 14 giugno 1989, n. 234, integrato dal segretario generale del Piano dei trasporti o da un suo delegato, delle iniziative ritenute più conformi all'interesse dell'economia nazionale in modo da favorire l'adeguamento strutturale della flotta di bandiera alle esigenze dei traffici marittimi ».

0/5046/IX/2.

Chella, Angelini Giordano, Ridi, Fagni, Menziotti, Mangiapane.

CARLO VIZZINI, *Ministro della marina mercantile*. Accolgo come raccomandazione l'ordine del giorno 0/5046/IX/1.

PRESIDENTE. I proponenti insistono per la votazione ?

MARIO CHELLA. Insisto per la votazione.

PINO LUCCHESI. A nome del gruppo della democrazia cristiana, annuncio l'astensione dal voto sull'ordine del giorno 0/5046/IX/1.

CESCO GIULIO BAGHINO. Anche il gruppo del MSI-destra nazionale si asterrà dalla votazione sull'ordine del giorno 0/5046/IX/1.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno 0/5046/IX/1.

(È approvato).

CARLO VIZZINI. *Ministro della marina mercantile*. Accetto l'ordine del giorno 0/5046/IX/2.

PRESIDENTE. I proponenti insistono per la votazione ?

GIORDANO ANGELINI. No, non insistiamo.

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto.

CESCO GIULIO BAGHINO. Intervengo brevemente omettendo di esprimere le pur giuste lamentele circa la conduzione dei nostri lavori. Mi pare, infatti, che la terz'ultima volta che discutemmo di questo disegno di legge concordammo di preoccuparci unicamente di non perdere gli stanziamenti previsti per il 1990, senza andare oltre. Invece, anche questa sera si è tornati a discutere di questioni già superate. Ad ogni modo, poiché il ministro ha dichiarato la sua disponibilità ad assumere l'iniziativa di un altro provvedimento o ad apportare eventuali modifiche alla normativa vigente, dichiaro il voto favorevole del gruppo del MSI-destra nazionale sul disegno di legge n. 5046.

Peraltro, vi sono numerose questioni che andrebbero risolte. In relazione al problema del prepensionamento, per esempio, vi è sì un programma della Fincantieri ma occorre sapere se esso deve differenziarsi dal piano che abbiamo approvato e per il quale la Fincantieri si sta muovendo.

Inoltre dovrebbero essere risolti anche i problemi del settore delle riparazioni, in subbuglio da Napoli a Genova.

Più in generale, infine, vi sono i problemi che interessano la gestione dei porti, la cantieristica e l'armamento, cioè il complesso delle questioni la cui soluzione consentirebbe all'Italia di divenire un paese veramente marittimo.

GIORDANO ANGELINI. Sulla base delle dichiarazioni espresse dal ministro, con-

sentiamo al mantenimento della sede legislativa al fine di evitare di disperdere le risorse già accantonate per il 1990 e la loro destinazione ad un settore che ha bisogno di interventi urgenti.

È noto ai colleghi della maggioranza come noi avessimo chiesto con insistenza, in occasione della recente conversione in legge del decreto-legge per l'adeguamento della legge n. 234 alla normativa comunitaria, un dibattito approfondito sui problemi acuti ancora aperti nel settore; tra l'altro, la stessa maggioranza aveva convenuto su questa necessità.

Tra i problemi rimasti aperti vi è innanzitutto quello dei prepensionamenti. A tale proposito, chiediamo al ministro della marina mercantile, in quanto membro del Governo, di farsi parte attiva in occasione del dibattito al Senato poiché in questo Parlamento, dove i decreti e gli atti *omnibus* sono tanti, non possiamo più permettere — lo dico con serenità ma con fermezza — che reiteratamente ci si impegni per risolvere il problema del prepensionamento, necessario in questo settore, per poi disattendere l'impegno assunto.

Allo stesso modo, il problema si ripropone per il recupero di questioni rilevanti: penso ad alcuni articoli della legge n. 234 del 1989 non finanziati ed alla questione della riconversione delle aree. Dobbiamo risolvere problemi acuti in tutto il paese, soprattutto nel Mezzogiorno dove talune questioni nodali si assommano ad altre. È necessaria una verifica più attenta a partire dalla Fincantieri a tutte le questioni che concernono la produttività delle risorse che lo Stato investe in maniera rilevante nel settore della cantieristica e dell'armamento.

Per tali motivi il gruppo comunista ha ritenuto di consentire il ritiro degli emendamenti presentati. Ad ogni modo, ribadisco che la disponibilità al ritiro di taluni emendamenti, e la trasformazione di quelli più rilevanti in ordini del giorno, non implica l'accettazione di un atto sul quale manteniamo la nostra contrarietà,

volendo unicamente consentire il mantenimento dei fondi già accantonati e sottolineare l'urgenza e la priorità dei tempi.

Ci auguriamo che la disponibilità espressa dalla maggioranza si trasformi in un intervento attivo al Senato consentendo in tal modo anche a questa Commissione, attraverso il recupero del dibattito sulle questioni poste dagli emendamenti ritirati, di poter svolgere pienamente il ruolo che le compete. Non vorrei, lo ribadisco ancora una volta, che il ritiro degli emendamenti venga considerato come un gesto di rinuncia, bensì quale atto volto a consentire di riprendere il dibattito al Senato. Valuteremo se nell'altro ramo del Parlamento l'atteggiamento delle forze politiche corrisponderà all'atto di responsabilità che questa sera compiamo, augurandoci che per il futuro sia possibile lavorare in modo diverso e non ci si debba trovare più nella condizione di approvare provvedimenti urgenti prima della chiusura per le festività.

MAURO DUTTO. Annuncio il voto contrario del gruppo repubblicano sul provvedimento al nostro esame, auspicando che al Senato possano essere introdotte le norme sulle procedure e sulla validità degli investimenti finalizzati ad una riqualificazione complessiva della cantieristica e della flotta

GIACOMO MACCHERONI. Signor presidente, onorevoli colleghi, annuncio il voto favorevole del gruppo socialista su questo provvedimento. Già il collega D'Amato ha sostenuto con argomenti validi gli orientamenti del mio gruppo nel corso della discussione. Voteremo a favore di questo provvedimento perché lo riteniamo un atto responsabile da parte della Commissione rispetto ad un settore così meritevole come quello della cantieristica. Sarebbe stato per altro colpevole non salvaguardare i finanziamenti già destinati a tale settore che, pur se indubbiamente insufficienti, costituiscono un segno di attenzione e responsabilità da parte della

Commissione, come è emerso dagli interventi dei colleghi della maggioranza e del gruppo comunista.

Il gruppo socialista valuta positivamente, e annuncia su di essi il proprio voto favorevole, gli ordini del giorno presentati dal gruppo comunista che ripropongono temi di più ampia portata relativi al settore della cantieristica, in particolare quello assai grave dei prepensionamenti. Gli ordini del giorno sottolineano anche la necessità di quella verifica sulle politiche, sulle priorità e sui contenuti di esse che, anche in occasione delle recenti audizioni presso questa Commissione, il gruppo socialista si è fatto carico di richiedere ai rappresentanti della Fincantieri e della Finmare.

È importante recuperare al Senato un dibattito di ordine generale sul settore della cantieristica, perché avvertiamo il bisogno di fare chiarezza su politiche che oggi creano in alcune parti del paese acute frizioni.

Insieme alla collega Fagni abbiamo sottolineato con forza la situazione esistente nel cantiere di Livorno per il quale non si prospetta alcuna soluzione, sia pure parziale, nonostante gli impegni assunti durante un'audizione presso questa Commissione. Non si tratta di un problema localistico, ma di una questione più generale relativa alla incapacità di superare la politica del giorno per giorno che crea tensioni sociali e non dà ad un settore così importante per la vita economica del paese quelle certezze che la Commissione nel suo insieme chiede con alto senso di responsabilità al Governo, alla Fincantieri e alla Finmare.

LUCIANO FARAGUTI. Preannuncio il voto favorevole del gruppo democratico cristiano su questo provvedimento che costituisce il risultato dell'incontro fra le volontà del Governo e delle forze politiche al fine di conseguire un risultato positivo in merito al recupero delle risorse finanziarie necessarie allo sviluppo delle iniziative nel settore cantieristico e armatoriale.

Anche noi crediamo sia giunto il momento di fare il punto sulla questione dei rapporti flotta-cantieri e questo provvedimento — lo dico a nome del mio gruppo — sta a dimostrare una precisa e forte sensibilità nei confronti delle necessità obiettive a questo riguardo. Il Parlamento, approvando in poco tempo provvedimenti di grande rilevanza che stanziavano altresì ingenti risorse, ha dimostrato la sua sensibilità su tali temi e anche la sua disponibilità a risolvere il contenzioso che si era aperto con la Comunità europea.

L'approvazione del provvedimento al nostro esame — pur se limitato e sagramato dal confronto che si è sviluppato tra le parti politiche ed il Governo — consente di aprire la strada alla soluzione di problemi che si trascinano da alcuni anni sui quali, per altro, il Governo (non quello attuale, ma il precedente), nella persona dei ministri delle partecipazioni statali, della marina mercantile e del lavoro, aveva assunto qui in Commissione alcuni impegni. Mi riferisco, in particolare, alla questione dei prepensionamenti, che costituiscono una misura indispensabile per verificare le reali capacità di riorganizzazione delle imprese e di incremento della produttività nella cantieristica pubblica. Dal punto di vista sociale, si tratta di un provvedimento necessario perché dovremo affrontare i problemi relativi alla riconversione alla cantieristica militare. I problemi della riconversione erano affrontati in maniera complessiva dagli articoli 13 e 14 della legge n. 234. Abbiamo bisogno, signor ministro, anche in riferimento al programma RENAVAL della Comunità europea, che si faccia chiarezza in merito a tali articoli che sono stati inseriti nella legge 234 con il preciso impegno da parte del ministro della marina mercantile dell'epoca che nel rifinanziamento della legge stessa si sarebbe posta attenzione agli interventi da essi previsti. Abbiamo fatto sì che maturassero diritti senza che vi fosse una copertura finanziaria ed io mi sento

responsabile per aver chiesto, per conto della maggioranza, ai gruppi di opposizione di consentire l'approvazione degli articoli 13 e 14! So bene che questi problemi non investono solo la sua competenza, signor ministro, ma anche quella dei ministri dell'industria e forse anche delle partecipazioni statali. Ci si dica però attorno a quale tavolo dobbiamo sederci per affrontare questi problemi! È impossibile che la cantieristica sia l'unica realtà industriale del nostro paese senza uno specifico contributo per la sua riconversione e per il cambiamento di destinazione da una produzione all'altra! Eppure, nell'ambito della Comunità europea, il programma RENAVAL è riuscito a conseguire qualche risultato.

Riconfermo, quindi, il voto favorevole del gruppo della democrazia cristiana su questo provvedimento.

ANTONIO BRUNO. Signor presidente, a nome del gruppo socialdemocratico, annuncio il nostro voto favorevole.

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 90 del regolamento, la presidenza chiede, in caso di approvazione, di essere autorizzata al coordinamento formale del testo.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Il disegno di legge sarà immediatamente votato per appello nominale.

Votazione nominale.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale sul disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Rifi nanziamen to della legge 14 giugno 1989, n. 234, recante disposizioni concernenti l'industria navalmecchanica ed armatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale » (5046):

Presenti e votanti	30
Maggioranza	16
Hanno votato sì	20
Hanno votato no	10

(La Commissione approva).

Hanno votato sì:

Baghino, Barbalace, Biafora, Bonsignore, Bruno, Cardinale, Cerofolini, Corsi, D'Amato Carlo, Faraguti, Lamorte, La Penna, Lucchesi, Maccheroni, Matulli, Mensurati, Piredda, Sanza, Savio e Testa Antonio.

Hanno votato no:

Angelini Giordano, Cannelonga, Chella, Ciancio, Ciocci, Dutto, Fagni, Mangiapane, Ridi e Ronzani.

La seduta termina alle 21.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA DELLE COMMISSIONI
ED ORGANI COLLEGIALI

DOTT. LUCIANA PELLEGRINI CAVE BONDI

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. PAOLO DE STEFANO

Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia delle Commissioni
ed Organi Collegiali il 6 febbraio 1991.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO